



Ministero per il Sud

PROGETTI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO (a cura di CIDA Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia)

09 aprile 2021

CIDA è la Confederazione sindacale che rappresenta unitariamente a livello istituzionale dirigenti, quadri e alte professionalità del pubblico e del privato.
Le Federazioni aderenti a CIDA sono:

Federmanager (industria) | **Manageritalia** (commercio e terziario) | **FP-CIDA** (Funzione Pubblica) | **CIMO** (Sindacato dei Medici)
SUMAI Assoprof (Sindacato Medici Ambulatoriali) | **Sindirettivo** (Dirigenza Banca d'Italia) | **FIDIA** (Assicurazioni) | **Federazione Terzo Settore CIDA** (Sanità no profit)
Fenda (Agricoltura e Ambiente) | **SAUR** (Università e Ricerca) | **Sindirettivo Consob** (Dirigenza Consob)

 FEDERMANAGER

 MANAGERITALIA

 FP-CIDA

 CIMO

 Sumai
ASSOPROF

 CIDA
SINDIRETTIVO

 Fidia

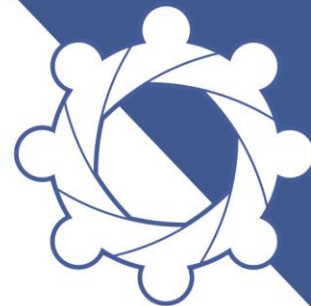
Federazione
Terzo Settore Sanità
non profit

FeNDA

SAUR

Sindirettivo Consob





Nota introduttiva

L'emergenza Covid19 e le negative conseguenze socio-economiche provocate da alcune misure messe in atto per fronteggiarla, hanno messo in evidenza la necessità di saper dare risposte articolate a situazioni complesse. Ad esempio, contemperare la salvaguardia della salute con il mantenimento e il riavvio del sistema produttivo; chiudere le scuole garantendo, comunque, un sistema di educazione a distanza; limitare le libertà personali senza minare i principi costituzionali, ecc. Di fronte ad un simile contesto, non può bastare una risposta 'politica' ai problemi. Serve un supporto di saperi e di competenze che – senza surrogarlo – fornisca al decisore politico le migliori soluzioni praticabili.

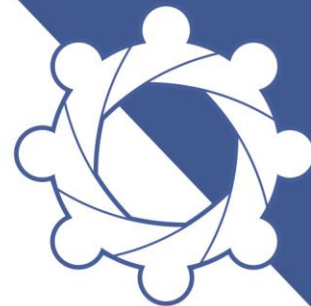
CIDA rappresenta una quota importante di 'classe dirigente' in grado di dare un contributo concreto di idee, proposte, progetti. E che da subito si è trovata in 'prima linea' nel gestire i casi di crisi. Basti pensare alle migliaia di dirigenti ospedalieri e medici specialisti, ai dirigenti scolastici e della pubblica amministrazione, ai manager delle imprese e dei servizi che, in ogni settore e in pochi giorni, hanno trasformato le loro organizzazioni con l'applicazione del telelavoro, del lavoro agile e dei presidi di sicurezza sanitaria per i propri dipendenti o per tutelare la clientela (emblematico il caso dei supermercati).

E' per questo che intendiamo fornire un contributo valido per rendere più efficaci i provvedimenti legislativi in itinere, o in cantiere, per affrontare la ripartenza post pandemica. Riteniamo però necessaria la nostra presenza ai tavoli di decisione e auspichiamo che vada aperta una fase di dialogo diretto. Senza una solida catena di trasmissione l'energia operativa e finanziaria che il Governo potrà mettere in campo rischia di disperdersi.

La nostra prima proposta è quindi di metodo, non di contenuto: investire sulla fiducia nelle competenze manageriali e professionali. Ciò comporta in estrema sintesi:

- **elaborare norme molto più generali, non settoriali, non dettagliate**
- **prevedere l'adozione generalizzata di sistemi di rilevazione e gestione del rischio**
- **prevedere responsabilità e tutele specifiche per i manager pubblici e privati**
- **affidare alle organizzazioni di rappresentanza di manager e professionisti il compito di raccordo tra Istituzioni e manager "in campo"**
- **evitare la stratificazione di norme nazionali e regionali, uniformando il più possibile le prescrizioni.**

Con queste modalità sarà possibile ripartire più velocemente, con maggiore sicurezza e minore dispersione di risorse, economiche e organizzative. Ciò vale per i settori privati, in cui l'articolazione e la numerosità delle imprese rende evidentemente impossibile una programmazione centralizzata (anche regionale), ma anche per Sanità e Istruzione, ambiti propriamente pubblici in cui è richiesta un'azione riformatrice di portata mai sperimentata nei decenni scorsi.



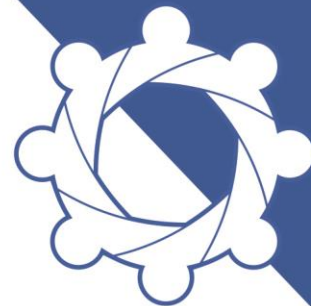
Premessa

A seguito di *focus group* interregionali, le CIDA di Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia hanno condiviso il presente documento in cui si analizzano temi di interesse comune, per individuare azioni di promozione dei progetti ritenuti prioritari per lo sviluppo economico coordinato del territorio meridionale e dell'Italia intera.

Tra i vari temi esaminati e condivisibili, è apparso prioritario quello delle **Infrastrutture materiali e digitali**. I progetti all'inizio del nuovo millennio - che vedevano il Mezzogiorno piattaforma d'Europa nel Mediterraneo, con la realizzazione dei grandi corridoi multimodali, destinati a collegare verticalmente il Nord e il Sud dell'Unione - sono rimasti solo a livello di proclami senza seguito concreto.

I Giudici della Corte dei Conti nel Rapporto 2020 sul coordinamento della finanza pubblica, affermano che *“Le recenti istanze di regionalismo differenziato rendono potenzialmente ancora più problematico il percorso verso un quadro stabile di federalismo simmetrico. Anche per gli enti locali appare fermo il processo di definizione dei fabbisogni legati alle funzioni fondamentali, e molta incertezza, negli anni, si è manifestata sul ruolo di specifiche fonti di finanziamento”*, stigmatizzando di fatto come negli ultimi vent'anni nessun investimento infrastrutturale al Sud sia stato realizzato in una logica di rete tra i diversi vettori di trasporto: autostrade e ferrovie, porti e aeroporti.

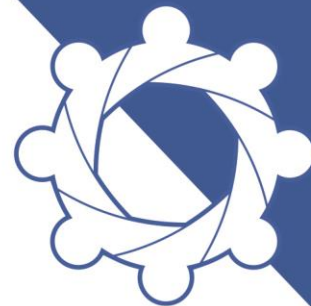
Ma anche le infrastrutture digitali segnano il passo nell'accorciare il gap del Meridione: mentre al Nord si parla di completare la copertura 5G, in ampie zone dei nostri territori si deve ancora attendere la posa della fibra. La pandemia ha esteso a necessità quotidiana il fattore dell'alfabetizzazione digitale quale unico strumento abilitante per rimanere inclusi nell'esercizio di diritti/doveri di cittadinanza, sia legati alla garanzia sancita a livello costituzionale di prestazione lavorativa e di istruzione (smart working, didattica digitale), che da intendere a livello di relazionalità e opportunità sociale. Ecco perché proponiamo di consentire attraverso il consolidamento del piano Bul (Banda ultralarga), con particolare riferimento alle aree bianche del Paese, il definitivo superamento del digital divide e quindi l'abilitazione integrale e diffusa ai diritti universali di lavoro e istruzione, prevedendo nuove politiche inclusive in grado di superare la “discriminazione” derivata dal gap di infrastruttura digitale, programmando il recupero degli individui esclusi per forza di cose dalla fruizione digitale, che rischiano di non poter esercitare pieni diritti di cittadinanza, anche con riferimento alle persone più esposte ai rischi della crisi Covid. Il territorio rurale, specie al Sud, soffre di un evidente divario in termini di infrastrutture per la connettività che deve essere coperto entro i prossimi 5 anni, anche per consentire alle imprese agricole ed alla popolazione rurale di beneficiare delle tecnologie della digitalizzazione. Si propone quindi di integrare le aree a vocazione agricola nel Piano di Rete nazionale unica in fibra ottica.



Il tema delle infrastrutture materiali e digitali non riguarda solo il mondo dei trasporti, essendo trasversale con altri importanti asset dell'economia nazionale e meridionale in particolare, quali il turismo, l'agricoltura, l'istruzione, la sanità. Ai fini di un piano integrato per la valorizzazione dei nostri territori sarebbe importante dotare il Sud di un sistema infrastrutturale digitale adeguato e diffuso con l'obiettivo di caratterizzare il cambiamento del nostro Meridione agendo sulla leva dell'innovazione, in particolare dell'innovazione digitale. I numeri lo spiegano a chiare lettere: il 40% di tutto l'import ed export italiano parte e arriva via nave; dato che lievita al 60% man mano che si scende dal Nord lungo le coste e le isole, dove operano circa 200mila imprese. La posizione del nostro Paese costituisce, infatti, il presupposto per creare una piattaforma logistica intermodale mare-terra in grado di catturare flussi di traffico e di realizzare servizi. Per questa ragione, si pone l'esigenza di un notevole potenziamento selettivo delle strutture portuali che possano candidare il Sud Italia a costituire il naturale polo logistico dell'area sud-europea. Gli scali portuali del Sud, qualora venissero convenientemente attrezzati e integrati da nuove tratte autostradali e ferroviarie, potrebbero avere vantaggi dalle dinamiche del mercato globale intercettando i crescenti flussi di merci nell'area del Mediterraneo. Quanto detto rappresenterebbe condizione favorevole per varare un grande progetto per il rilancio turistico del Sud Italia che preveda l'adozione di una policy pubblica con un'impronta sistemica di programmazione e promozione dei territori e che, attraverso un nuovo approccio di tipo più organizzato, sappia valorizzare l'enorme patrimonio storico-artistico, culturale, enogastronomico e paesaggistico, migliorando l'offerta turistica delle destinazioni, la capacità ricettiva in linea con una domanda turistica sempre più focalizzata e l'esigenza di sviluppare iniziative in grado di coprire quasi l'intero anno. A questi fini, un'impronta di tipo manageriale può essere un fattore cruciale di sviluppo nel settore del turismo, considerato certamente una leva strategica per la crescita dell'intera economia nazionale.

Considerando la morfologia del nostro Sud, in particolare di regioni come, ad esempio, la Puglia e la Sicilia, è possibile orientare le attività del settore primario verso la cosiddetta "agricoltura di precisione" (AP) capace di coniugare in maniera efficiente e qualitativa la tecnologia alla gestione dei processi e dei prodotti agricoli, sviluppando competenze distintive. Occorre, in questa visione, avviare una politica nazionale che coordini e metta a sistema tutte le attività relative ai settori della cultura e del turismo, che dovrebbero rappresentare un unico asset vincente per il futuro, senza disperdere le enormi potenzialità dei nostri territori in diversi frammenti localistici. CIDA ritiene che si debba fare tutto quanto possibile per promuovere lo sviluppo del Mezzogiorno utilizzando le tante risorse umane, culturali ed ambientali che lì sono presenti. È necessario favorire nuova occupazione intervenendo - non solo a livello locale ma come Sistema Paese - su tutti quegli aspetti che rendono difficile fare impresa al sud.

Finché avremo un Paese a due velocità non ci potrà essere vero sviluppo per il "Sistema Italia": con un sistema efficiente di infrastrutture che metta funzionalmente a sistema industria e logistica intermodale potrà finalmente emergere una rinnovata competitività nazionale, al di là dello schema



perdente di un Nord lanciato verso l'internazionalizzazione e il Sud relegato ad attività di raccordo con il Mediterraneo.

Il traffico internazionale combinato terrestre nel nostro Paese nei fatti è stato finora l'anello terminale delle relazioni internazionali nel segmento terrestre (per tratti di cortissimo e corto raggio sul territorio italiano), con rilanci verso il centro-sud del Paese. Risultando tale traffico pesantemente sbilanciato nella direzione nord-sud, occorre puntare a creare i presupposti per favorire l'incremento delle esportazioni delle merci su ferro verso i Paesi europei e comunque per favorire trasporti combinati da sud verso il nord. Per tali motivazioni è necessario un ridisegno in logica sistemica dell'offerta dei servizi intermodali, per ricostruire una maglia di relazioni adeguata per i collegamenti tra una selezione di porti strategici e la rete dei principali inland terminal, oltretutto con le principali direttrici internazionali di collegamento con il centro Europa. Nell'ambito degli auspicabili finanziamenti di interventi di lungo periodo riteniamo che dovrebbero essere affrontati i seguenti filoni di investimenti:

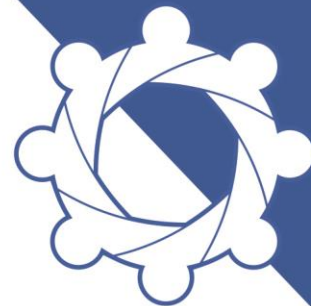
- nei "nodi" infrastrutturali, dando priorità agli interventi relativi a situazioni di maggiore strategicità sia per il traffico nazionale che per i collegamenti internazionali,
- in tecnologie innovative in ambito terminalistico nazionale: nuove tecnologie per la gestione e l'ottimizzazione del carico e dello scarico al terminale;
- in infrastrutture terminalistiche strategiche all'estero (terminali intermodali con la funzione di "banchina retro portuale" dei porti italiani), come già fatto in Italia dai governi svizzeri, austriaci e tedeschi tramite le proprie imprese ferroviarie controllate;
- in materiale rotabile trainante di idonea potenza, indispensabile per la realizzazione di migliori condizioni sul piano economico del trasporto intermodale;
- in materiale rotabile trainato idoneo, carri ribassati, che, date le attuali limitazioni di sagoma su molte tratte nazionali, risulta indispensabile per consentire la creazione di tratte servite dalla modalità intermodale ove oggi ciò è semplicemente non fattibile.

Le previsioni del PNRR

Il tema delle *Infrastrutture per una mobilità sostenibile* sono ricomprese nella **Missione 3** del PNRR – Next Generation Italia approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 12 gennaio. La missione è divisa in 2 componenti e si pone l'obiettivo di realizzazione un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale.

La prima componente, "*Alta velocità di rete e manutenzione stradale 4.0*", si focalizza sulle grandi linee di comunicazione del Paese, innanzitutto quelle ferroviarie, in un'ottica di mobilità rapida, sostenibile e tecnologicamente avanzata. Accanto a un consistente intervento sulla rete ferroviaria, potenziato nel Mezzogiorno grazie al supporto dei fondi FSC, sono previsti alcuni investimenti per la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di viadotti e ponti stradali nelle aree del territorio che presentano maggiori criticità.

La seconda componente, "*Intermodalità e logistica integrata*", prevede un programma nazionale di investimenti per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per



sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo.

Gli obiettivi della Missione 3 sono:

- Realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale
- Introdurre sistemi digitali di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali e conseguenti urgenti opere per la messa in sicurezza arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati
- Investire per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti inframediterranei e per il turismo.

Il tema della Digitalizzazione è invece trattato nella **Missione 1** del PNRR laddove si parla di modernizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali *“con l’obiettivo di promuovere l’integrazione tra scuola, università, impresa e luoghi della cultura, prevede interventi in modo da destinare una quota significativa di risorse alle regioni del Mezzogiorno e agli ambiti di attività caratterizzati da un’incidenza elevata di professionalità femminile e giovanile”*, fissando tra gli obiettivi quello di *“favorire la realizzazione della Banda larga, del 5G e del monitoraggio satellitare”*.

Tramite il Piano, il Governo intende massimizzare le risorse destinate agli investimenti pubblici, la cui quota supera il 70%. Gli incentivi a investimenti privati sono pari a circa il 21%. Impiegando le risorse nazionali del Fondo di sviluppo e coesione 2021-2027 non ancora programmate, sarà possibile ampliare gli investimenti di circa 20 miliardi per nuovi progetti relativi a:

- rete ferroviaria veloce,
- portualità integrata,
- trasporto locale sostenibile,
- banda larga e 5G,
- infrastrutturazione sociale e sanitaria del Mezzogiorno.

I singoli progetti di investimento sono stati scelti secondo criteri volti a concentrare gli interventi su quelli trasformativi, a maggiore impatto sull’economia e sul lavoro. A tali criteri è stata orientata anche l’individuazione e la definizione sia dei “progetti in essere” che dei “nuovi progetti”.

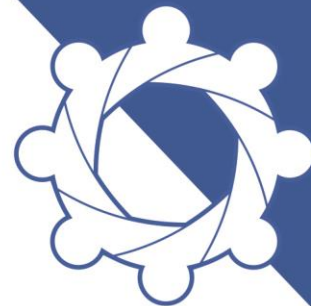
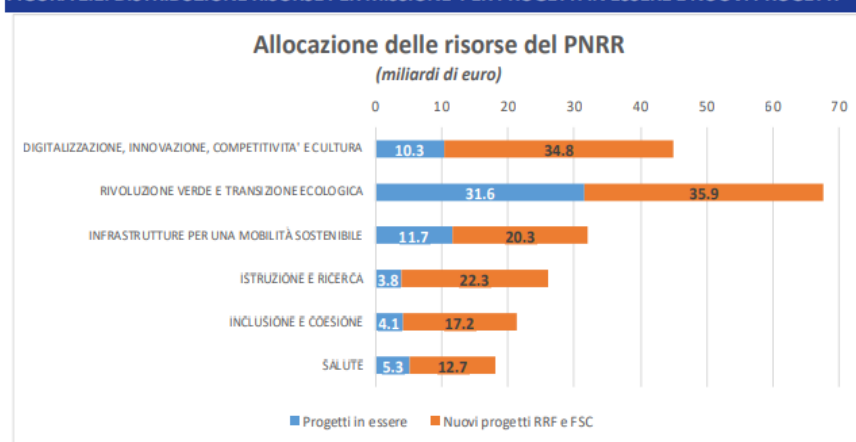


FIGURA 1.1: DISTRIBUZIONE RISORSE PER MISSIONE PER PROGETTI IN ESSERE E NUOVI PROGETTI

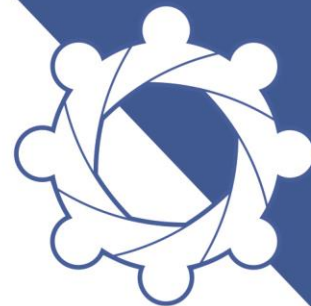


L'investimento previsto sulla rete ferroviaria porterebbe a compimento i principali assi ferroviari, legandoli e integrandoli alla rete AV/AC (alta velocità/alta capacità) e contestualmente alla velocizzazione e messa in sicurezza dell'intera rete, con un rapido miglioramento nei tempi di percorrenza delle linee, in particolare nel Mezzogiorno.

Nel Piano si prevede l'utilizzo delle risorse su progettualità già cantierizzate o cantierizzabili (con conseguente risparmio sui fondi già stanziati) quali:

- l'estensione dell'Alta Velocità lungo la direttrice Napoli-Bari (6 miliardi),
- velocizzazione della Salerno-Reggio Calabria
- velocizzare il collegamento diagonale da Salerno a Taranto
- linea Palermo-Catania-Messina (8 miliardi)
- collegamenti con aeroporti (Trapani e Olbia)
- collegamenti con porti (Augusta e Bari Lamasinata)





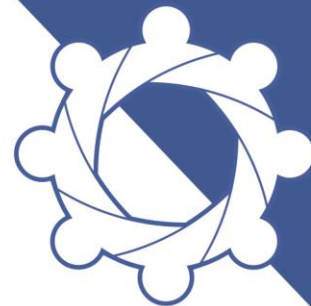
Sono previsti anche interventi su porti e intermodalità per le linee di comunicazione nazionali per lo sviluppo dei porti del Sud anche a fini turistici. Si valorizzerebbero i Porti del Sud anche attraverso efficaci collegamenti con le linee ferroviarie veloci e stimolando le filiere logistiche territoriali con particolare riferimento alla intermodalità delle merci, per permettere ai porti del Sud di svolgere un ruolo più rilevante nei traffici intra mediterranei, resistendo maggiormente alla concorrenza dei porti del Nord Africa. Si riconosce, a tal fine, l'importanza della valorizzazione delle *Zone Economiche Speciali* (ZES) vicino alle aree portuali nel Sud, con l'obiettivo di attrarre investimenti produttivi, grazie alla semplificazione amministrativa e all'applicazione di una legislazione economica agevolata.

Contestualmente sono previsti interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud, anche in chiave turistica per la navigazione da diporto per lo sfruttamento turistico del Mezzogiorno.

Le simulazioni richiamate nel PNRR stimano che già alla fine del primo triennio del Piano il PIL delle regioni del Mezzogiorno aumenterebbe in misura compresa fra quasi 4 punti e 6 punti percentuali. Assai significativi sarebbero anche gli impatti occupazionali, che si situerebbero in un intervallo fra i 3 e i 4 punti percentuali.

PNRR e sviluppo del Mezzogiorno

È fondamentale garantire in tutto il territorio nazionale le opportunità di crescita e sviluppo professionale. Un vero rilancio del Sud non può realizzarsi senza spingere l'acceleratore sull'innovazione come volano per la vera trasformazione. Si potrebbe immaginare una sezione dedicata al Sud nell'ambito del più ampio Piano Impresa 4.0. La strada è creare degli ecosistemi territoriali partendo dalle eccellenze già esistenti a livello locale, mettendo a sistema e creando una rete sinergica tra best player quali imprese, università e Istituzioni territoriali, con un forte livello di coordinamento, sotto la guida di una "regia rafforzata". Occorre favorire la creazione di poli tecnologici su cui convergere investimenti significativi in ricerca e sviluppo per creare le condizioni favorevoli all'insediamento di nuove forme imprenditoriali e alla riconversione del tessuto produttivo avvalendosi di una più consistente e qualificata presenza di competenze manageriali a sostegno per dare una più sicura prospettiva di medio-lungo termine. L'obiettivo primario è quello di mettere in piedi misure finalizzate a promuovere politiche di attrazione di aziende player, in aggiunta all'esistente, e/o investimenti italiani ed esteri attraverso l'introduzione di nuovi strumenti di incentivazione. Sosteniamo quindi le misure che introducono il credito d'imposta per gli investimenti nelle aree svantaggiate del Mezzogiorno ed il credito d'imposta per gli investimenti sostenuti dalle imprese per ricerca e innovazione nel Sud. In definitiva: favorire sinergie tra istituzioni scolastiche/università/impresa per costruire percorsi verticali che possano arricchire le opportunità dei territori: uno strumento particolarmente utile per strutturare in modo stabile sinergie tra scuola da una parte e università/impresa dall'altra è investire nelle attività di alternanza scuola-lavoro (ora PCTO)



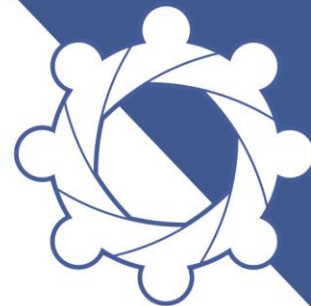
Nell'introduzione del Next generation Italia si legge testualmente: *“L'Italia non potrà dirsi sostenibile se non saprà affrontare e ridurre le disuguaglianze di genere, generazionali e territoriali, che sono i principali fattori di esclusione sociale nel nostro Paese. Pertanto, la realizzazione degli interventi connessi agli assi strategici del Piano diventa uno strumento essenziale per affrontare e risolvere le criticità relative a **tre priorità trasversali**: le donne, i giovani, il Sud. Su queste priorità si concentrano le maggiori disuguaglianze di lungo corso e i maggiori fabbisogni di investimento.”*

Dunque, lo sviluppo del Mezzogiorno è riconosciuto, almeno sulla carta, essere un grande obiettivo del Piano. Per dirla con i più prestigiosi economisti italiani: *“gli investimenti nel Mezzogiorno hanno un moltiplicatore più elevato e determinano impatti sull'attività produttiva dell'intero sistema nazionale. Il Piano deve valorizzare le complementarità e le interdipendenze produttive e sociali tra Nord e Sud, riconoscendo che i risultati economici ed il progresso sociale del Nord dipendono dal destino dei Sud.”*

Purtroppo, l'attuale formulazione del Piano non dà garanzia che le risorse saranno investite realmente con questo indirizzo. Sono assolutamente condivisibili in tal senso i suggerimenti degli economisti, in particolare laddove ritiene indispensabile:

- rendere esplicito come l'obiettivo trasversale della coesione territoriale viene perseguito all'interno di ciascuna Missione;
- allocare al Sud una quota di risorse complessive del Piano significativamente superiore al suo peso in termini di popolazione;
- prevedere una *governance* con una significativa discontinuità rispetto alle precedenti programmazioni politiche di coesione, aperta al contributo delle forze economico-sociali tale da garantire il rispetto dei tempi previsti di attuazione ed il raggiungimento dei risultati attesi;
- indicare un chiaro indirizzo politico verso la produzione di beni pubblici per la coesione e la competitività dell'intero paese, a partire da scuola, sanità e assistenza sociale (anche attraverso un concreto riconoscimento del ruolo del Terzo Settore) e riducendo concretamente le disparità nelle dotazioni infrastrutturali materiali (mobilità a lungo e breve raggio) ed immateriali (reti digitali, istruzione e ricerca);
- contenere precisi impegni affinché nelle future Leggi di Bilancio siano destinate risorse correnti adeguate a garantire il mantenimento nel tempo dei risultati attesi, con particolare riguardo ai servizi alla cittadinanza (salute, istruzione, assistenza, connessioni digitali, ecc)
- **utilizzare le risorse economiche liberate dallo spostamento all'interno del PNRR di opere già finanziate con altre fonti europee per avviare immediatamente le progettualità esecutive delle ulteriori opere infrastrutturali di supporto allo sviluppo del SUD non ricomprese nel PNRR.**

Infine, va sottolineato che, se il Mezzogiorno - per sua *“Splendida Natura”* - è votato al **Turismo** occorre che **molto vada ri-progettato sul piano dell'Infrastrutture** e dunque occorre chiedersi:



- **come arrivarci**: è necessario strutturare tutte le infrastrutture, che sono impegnate nel turismo; Trasporti, strade, Aeroporti, ecc.
- **cosa trovano**: è necessario che tutti sappiano alla partenza cosa è proposto, quali servizi, quali mezzi, cosa si trova, ecc.
- **come organizzarsi**: da qualsiasi parte di Europa dovrà essere possibile collegarsi con qualsiasi Regione, Comune, Località, strutture, ecc. in modo sicuro via telematica (il **turista non-viaggia-da-solo** ma sempre accompagnato da dispositivi *always-on*).

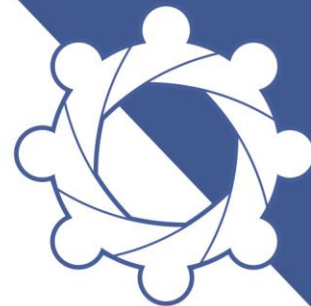
I progetti regionali prioritari

Prima di entrare nel dettaglio dei singoli progetti regionali riteniamo doveroso fissare le priorità su quelli che riteniamo i fattori di crisi principali da rimuovere e/o correggere, quali ad esempio:

- 1) Confusione istituzionale nell'attribuzione delle competenze e responsabilità tra Stato, Regioni, Comuni, Aree Metropolitane: urge la riforma dell'articolo 5°, la cui veste attuale, nata in epoca di spinte secessioniste, ha dato la stura a storture, inefficienze e sprechi (si ricorda che l'esplosione del debito pubblico è nata con l'istituzione delle Regioni).
- 2) Un groviglio di leggi (160000), norme, regolamenti che alimentano un sistema burocratico finto garantista nei confronti della corruzione.
- 3) Un sistema giudiziario in profonda crisi con processi interminabili che - soprattutto nel caso della giustizia civile - scoraggiano eventuali investitori stranieri.
- 4) L'aggravarsi della mai risolta crisi del SUD. E' necessario porre a livello europeo la possibilità di attivare un'area di fiscalità di vantaggio. Bisogna affrontare in tale contesto il tema delle condizioni di disparità fiscale all'interno dell'Europa (p.es. Olanda, Irlanda, Slovenia).
- 5) Un sistema produttivo basato su medie/piccole imprese (oltre il 90% con meno di 5 addetti) con alcune eccellenze in possesso di know-how, ma sottocapitalizzate. Dobbiamo tutelarci e come dobbiamo accentuare la tutela del made in Italy agroalimentare. E ricondurre ad unità la politica per il turismo.
- 6) Un sistema fiscale gravoso, ma soprattutto poco orientato a stimolare l'imprenditorialità.
- 7) Una riflessione, infine sul ruolo che lo Stato dovrà recuperare nel nostro sistema economico: nella situazione attuale esso è imprescindibile per salvaguardare alcuni comparti con un'ottica imprenditoriale e non assistenziale.

Riteniamo che un'analisi di concreta fattibilità delle previsioni del PNRR debba partire dall'individuazione dei progetti disponibili per una più immediata cantierabilità, in modo da dare risposte immediate e tempi compatibili con quelli previsti dall'UE per i finanziamenti del Recovery Plan che prevede che un primo 70% delle sovvenzioni venga impegnato entro la fine del 2022 e speso entro la fine del 2023 ed il rimanente 30% delle sovvenzioni da spendere tra il 2023 e il 2025.

A nostro avviso, quindi occorre in via prioritaria:



- Istituire commissioni e tavoli territoriali di discussione e concertazione delle politiche e dei provvedimenti in materia di **mobilità, trasporti, logistica** di persone e cose, con la partecipazione delle organizzazioni di rappresentanza e delle società di gestione dei servizi pubblici e privati.
- Rendere obbligatoria la figura del “mobility manager”, anche nelle piccole e medie aziende con almeno 100 dipendenti, per rendere più sostenibile la mobilità e consentire gli spostamenti in sicurezza dei lavoratori. Tale inserimento andrebbe favorito attraverso il riconoscimento di un apposito contributo a fondo perduto in forma di “voucher”
- Realizzare velocemente tutte le **opere infrastrutturali programmate**
- Prevedere **innovazioni e semplificazioni normative**, che non necessitano di copertura economica

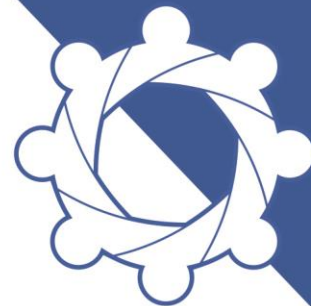
Basilicata

La Basilicata è una regione isolata, verso l'esterno ed al proprio interno. L'orografia del territorio ha favorito questo tratto, ma non è più rimandabile, senza rimpianti, l'inizio di un percorso volto a superare il proprio confinamento e la propria incomunicabilità. La scarsa accessibilità alle infrastrutture rimane un ostacolo importante per lo sviluppo delle aree industriali. Una rete di trasporti adeguata, internazionale, interregionale e per la mobilità locale è un requisito fondamentale per lo sviluppo economico della regione. Per l'efficienza e competitività delle imprese, una buona accessibilità è importante in quanto permette di ridurre i costi di trasporto e la necessità di scorte a magazzino. Essa permette anche di attrarre lavoratori da un bacino più ampio, oggi facilitato dalle opportunità del lavoro agile o smart working. È altrettanto noto che con buoni collegamenti aumentano le possibilità di successo della regione come meta turistica.

Il territorio della Basilicata è prevalentemente montuoso e collinare con una modesta percentuale pianeggiante: queste caratteristiche rendono costosa la costruzione delle infrastrutture immateriali per la banda larga e ultra- larga. D'altro canto, la digitalizzazione di una regione poco popolata e con le infrastrutture carenti darebbe una spinta importante allo sviluppo del territorio.

In tale ottica si ritiene prioritaria la realizzazione dei seguenti interventi sulle infrastrutture:

- velocizzazione della tratta ferroviaria Salerno-Battipaglia-Metaponto cogliendo l'opportunità di collegare il tratto Ferrandina-Matera, unica provincia italiana senza ferrovia
- realizzare l'Alta velocità di Rete Napoli –Bari con un percorso che non esclude la Basilicata
- velocizzare e completare le tempistiche dei cantieri ANAS sulla Basentana e sulla Statale di Melfi, attivando servizi di connettività nelle aree circostanti
- estendere la strada a 4 corsie Bari-Matera fino alla Basentana SS406
- completare i lavori sulla statale 106 nel tratto a confine con la Calabria
- ammodernare l'infrastruttura ferroviaria, attualmente concessa alle Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., implementando un sistema integrato ferro-gomma di connessione con le aree interne e i piccoli centri collinari



- implementare e realizzare una infrastrutturazione di supporto al raggiungimento della ZES interregionale ionica Puglia-Basilicata, che non si fermi al Porto di Taranto ma si estenda effettivamente alla Basilicata con risorse sufficienti a compiere connessioni di valore tra il Porto e la Piattaforma logistica di Taranto con il centro intermodale di Ferrandina e le aree produttive di Matera Jesce, Matera la Martella, San Nicola di Melfi, Tito e la Valbasento
- sviluppare in Basilicata la diffusione della tecnologia SAR, già disponibile, per monitorare il territorio e le infrastrutture ai fini di sicurezza e manutenzione
- valorizzare e accelerare i servizi alle aziende, utilizzando le varie tecnologie di digitalizzazione SAR disponibile, 5G in via di implementazione dove possibile, favorendo la formazione di Consorzi tra i Comuni al fine di incentivare le scelte di investimento degli operatori pubblici e privati.

Calabria

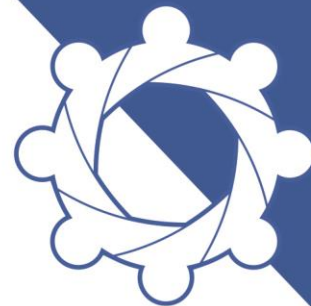
Le caratteristiche geo-fisiche della Calabria pongono in evidenza l'importanza che rivestono i collegamenti ed i trasporti per il suo sviluppo socio-economico. La posizione fortemente decentrata rispetto alle aree forti dell'economia, nazionali (Lombardia, TriVeneto, Emilia) e ancor di più internazionali (Germania ed Europa Centrale in generale) rendono indispensabile un potenziamento dei collegamenti su lunghe distanze, sia terrestri su gomma e su ferro - che aerei.

A livello nazionale è necessaria una forte azione di sviluppo infrastrutturale in stretto rapporto con il Piano Nazionale dei Trasporti; a livello internazionale si richiede una politica chiara sull'utilizzo dei tre aeroporti presenti: ruolo, piani di sviluppo e gestione degli stessi vivono un momento di grande confusione e ritardi inaccettabili che hanno condizionato la loro crescita e l'offerta di servizi all'utenza.

Sul piano dei collegamenti interni, la presenza di una utenza fortemente polverizzata sconsiglia l'utilizzo di collegamenti punto/punto e indirizza verso il potenziamento di un sistema di trasporti interni basato su una rete efficiente, razionale e soprattutto di agevole e facile fruizione attraverso una sua ottimizzazione e pubblicizzazione (punti di raccolta e di scambio, fermate, orari, ecc.). Attualmente le linee interne su gomma e ferro, scollegate e poco pubblicizzate, rendono difficile il loro utilizzo e consolidano un elevato costo nel bilancio regionale.

Ultima considerazione va all'indirizzo di un adeguato sviluppo del sistema di trasporti sia interno che esterno per la sua stretta connessione con lo sviluppo turistico della regione.

Nell'indiscusso legame esistente tra il sistema dei trasporti e il turismo, risulta estremamente interessante sperimentare l'ipotesi di realizzazione dei sistemi che permettano di integrare le offerte di trasporto aereo da parte delle Compagnie, le offerte alloggiative da parte dei singoli esercenti e le richieste dei turisti, sempre più orientati all'acquisto diretto on-line, bypassando agenzie di viaggi e tour operators.



Campania

I fondi del PNRR rappresentano un'occasione irripetibile per immaginare prospettive di sviluppo per la Campania in un'ottica di transizione ecologica partendo dai territori e da opere che possono proiettare la Regione verso un 2030 di sviluppo e sostenibilità. È fondamentale farsi trovare pronti con progetti cantierabili e cambiare rotta, con un nuovo paradigma per gestire la progettualità e la realizzazione dei lavori in tempi certi. Dagli anni '70 ad oggi il divario nord sud è aumentato così come si è incrementato il flusso di persone che se ne vanno dal sud in particolari giovani.

La modernizzazione del sistema infrastrutturale di un trasporto nazionale e regionale e sostenibile e digitale, così come la competitività della rete portuale, e la loro integrazione con le aree retroportuali, sono necessarie per sviluppare i grandi traffici con le linee di collegamento europea e del mediterraneo utili per molti settori strategici quali il turismo, l'industria, l'agricoltura ecc.

La Campania ha forte necessità di tali interventi per sostenere la crescita dell'economia regionale e, a titolo di esempio, del comparto logistico che, in termini numerici secondo fonte SRM, è tra i primi in Italia con 11.778 imprese e 86.257 occupati ed è, infatti, al centro di una movimentazione significativa di merci su strada e in modalità marittima.

Prioritario resta una *"visione olistica"* con un approccio di forte integrazione tra infrastrutture materiali, e tra queste reti di trasporto e reti digitali e immateriali.

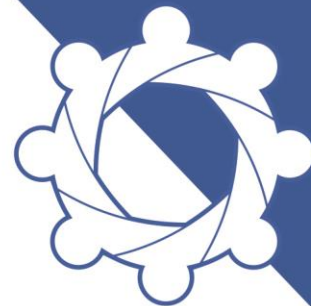
Ciò per essere aderenti all'obiettivo di modernizzazione delle infrastrutture, per eliminare *inibitori* di sviluppo e crescita della realtà del Mezzogiorno d'Italia e della Campania.

Alcune possibili priorità per la **MISSIONE 1** vanno individuate tra:

- 1- digitalizzazione e connessione Internet delle **Aree Interne**, a partire dai **distretti industriali** e ASI e per migliorarne lo sviluppo industriale, culturale e materiale (anche integrando diverse tecnologie a basso costo di investimento);
- 2- implementazione della **Space Economy**, attraverso l'utilizzo di *Satelliti* per l'Osservazione della Terra allo scopo di monitorare lo sviluppo dell'Agricoltura e lo stato delle Infrastrutture (**per una loro efficiente manutenzione**) e del Territorio.
- 3- **formazione delle nuove Professionalità** a supporto delle Innovazioni aspetto da non sottovalutare e propedeutico al successo nel tempo di ogni iniziativa. Quindi vanno potenziate ed indirizzate le attività delle Scuole, delle Università, dei Centri di ricerca.

Ma il processo di modernizzazione del Mezzogiorno e della Campania, si deve coniugare anche completandolo, con la Missione 1 ed in particolare con alcuni obiettivi fondamentali:

- estendere la rete digitale ad alta tecnologia e immateriale alle **Pubblica Amministrazione**, per dare una spinta alle competenze digitali in tutti i settori, per una formazione riqualficante per i dipendenti pubblici e che mettano al centro i sistemi di **cybersecurity** e **blockchain**. Quali fattori abilitanti per una PA efficace, efficiente e trasparente;
- avviare i modelli di **Smart Cities attraverso: "un insieme di strategie di pianificazione urbanistica tese all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi pubblici così da mettere in relazione**



le infrastrutture materiali delle città «con il capitale umano, intellettuale e sociale di chi le abita»

- realizzare, anche attraverso l'associazione con Privati della Grande Impresa, una **piattaforma edge-cloud Regionale**, ritenuta centrale e strategica per l'interesse della Campania e necessaria non solo per *la pubblica amministrazione*, ma anche per *l'industria turistica* e il variegato mondo *dell'industria manifatturiera ricco di piccole, medie e micro-imprese*.
- portare all'interno delle industrie le vere **aree di innovazioni**: *Intelligenza Artificiale, Realtà Aumentata, Applicazioni per device mobili; Big data* (in coerenza con i programmi di smart city); *Robotica e robotica umanoide; IoT* nei diversi contesti e *Innovazioni derivanti dall'esperienza pandemica*
- **sviluppare le ZES, che possono diventare strumento irripetibile di sviluppo dell'economia del territorio** e collegamento vitale tra i porti e le filiere del manifatturiero, nonché attrazione dei flussi provenienti dal Mediterraneo e produrre effetti positivi per l'intero Paese, a condizione che siano però inserite in un sistema integrato di infrastrutture sostenibili e digitali.

Alcune delle grandi opere infrastrutturali, indicate nel seguito, sono comuni ad altre Regioni:

- l'ampliamento dell'Alta Velocità per la direttrice Napoli-Bari
- elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente
- potenziamento dei collegamenti stradali esistenti e realizzazione interventi volti ad aumentare l'accessibilità e l'integrazione modale (Salerno-Reggio Calabria; collegamento da Salerno a Taranto),

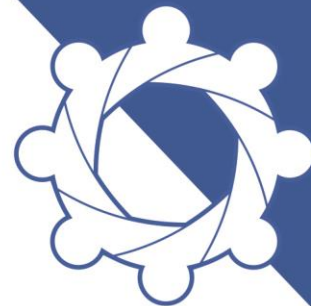
ed altre sono legate alla **specificità del territorio**:

- azioni di potenziamento e completamento del Sistema di Metropolitana Regionale
- azioni per il rafforzamento delle aree logistiche integrate tra porto, entroterra e città di riferimento
- interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina.

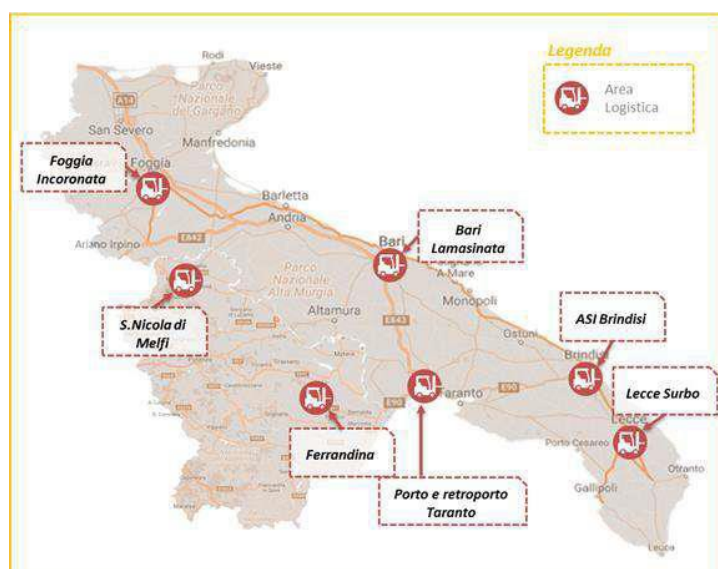
Puglia

Gli indirizzi strategici del Piano Regionale delle Merci e della Logistica sono individuati come segue:

- rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne";
- promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare e ferro-mare
- potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali potenziando l'integrazione dei porti con le aree retro-portuali
- aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;
- valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale.
- istituire e rendere operative le Zone Economiche Speciali.



La programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale dovrà avvenire attraverso "Aree Logistiche Integrate (ALI)", che dovranno includere oltre ad un sistema portuale, anche eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. Il Documento ALI **Puglia – Basilicata** evidenzia in maniera opportuna il ruolo dei principali snodi logistici di Puglia e Basilicata, in particolare i principali nodi di interscambio ferroviario (Incoronata di Foggia, Lamasinata di Bari, i retroporti di Brindisi e Taranto, Surbo a Lecce, San Nicola di Melfi e Ferrandina nel materano) mostrandone la potenzialità ed i progetti in corso o programmati.

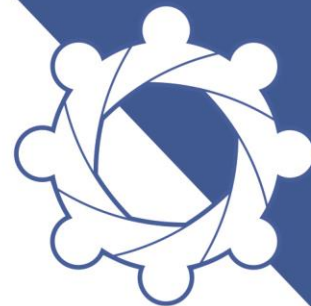


Gli investimenti da ritenere prioritari (per altro già inseriti nel PON Infrastrutture e Reti - Asse Prioritario II) sono:

- 1) potenziamento e miglioramento dell'Alta Velocità/Alta Capacità della dorsale Napoli-Bari (Rete TEN-T e snodo principale per la dorsale Tirrenica);
- 2) efficientamento della dorsale Adriatica finalizzato all'aumento di capacità e superamento delle limitazioni di sagoma e modulo per il trasporto merci;
- 3) miglioramento del percorso Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro per superare limitazioni di modulo, sagoma e peso assiale per il trasporto delle merci verso la Calabria.

Per quanto riguarda gli interventi per lo **sviluppo delle ZES**, si dovrebbero implementare strumenti utili a:

- a. ridurre la tassazione sul costo del lavoro e sugli utili di imprese (defiscalizzazione)
- b. ridurre l'onere di trasporto (esternalizzazione/agggregazione imprese mediante incentivi)
- c. incrementare la produttività delle infrastrutture dedicate alle operazioni di handling (derivante dalla riduzione dei tempi operativi e delle procedure doganali).

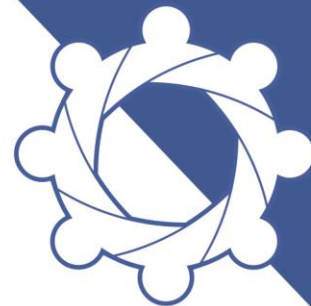


Sicilia

La viabilità in Sicilia è al collasso: strade statali rattoppate alla meno peggio, provinciali come “trazzere”, autostrade, quelle finite sulla carta e quelle infinite a causa degli interminabili lavori manutentivi di rifacimento che non sono nelle condizioni di sostenere il traffico su gomma, porti carenti di idonei attracchi, aeroporti non del tutto sufficienti e capienti per accogliere il traffico aereo nazionale e internazionale, interporti non sufficientemente attrezzati per il trasporto delle merci. È la fotografia attuale della viabilità in Sicilia, perennemente in prognosi riservata e che, purtroppo, non ha mai brillato per efficienza: alcune opere aspettano di essere completate da anni, altre non sono mai partite, seppur considerate da sempre strategiche e altre ancora sono al centro di polemiche, diffide e litigi tra istituzioni, parti sociali e operatori economici.

Un esempio per tutti: l’A19 Palermo-Catania, l’A29 Palermo-Mazara del Vallo e le sue diramazioni per Trapani e per gli aeroporti di Birgi e Punta Raisi, l’A18 Messina-Catania, l’A20 Messina-Palermo e la Catania-Siracusa-Gela (in esercizio fino a Rosolini). Senza contare le strade a scorrimento veloce, finanziate e avviate parzialmente, la Catania-Ragusa-Gela-Enna, la Caltanissetta-Agrigento-Sciacca, la Palermo-Agrigento. A fare da cornice l’insicuro viadotto Morandi di Agrigento. Ma non finisce qui. Scarso l’armamento ferroviario nelle maggiori tratte, quali: Siracusa-Catania-Messina-Palermo-Enna-Agrigento, mentre risulterebbe inadeguata la valorizzazione delle ferrovie minori che potrebbero essere utilizzate per il mercato turistico, quali: Sciacca e Porto Empedocle (AG), Taormina e Capo d’Orlando (ME), Noto (SR), Piazza Armerina Aidone (EN), Randazzo, Paternò, Acireale e Giarre (CT), San Vito Lo Capo (TP), Modica, Scicli e Marina di Ragusa (RG), Gela e Distretto Minerario (CL), Madonie e Cefalù (PA).

Tutto ciò non coerente con quanto previsto dalla legge n. 128 del 2017, avente ad oggetto “*Disposizioni per l’istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, per l’ammodernamento delle tratte ferroviarie siciliane*”. Occorrerebbe, anche, mettere mano alla realizzazione di un secondo interporto, dopo quello realizzato nel territorio di Catania-Bicocca (zona Orientale della Sicilia), e, perciò si presterebbe benissimo il territorio del Comune di Termini Imerese (PA), ricadente nella zona occidentale della Sicilia, in particolare nel golfo tra Cefalù e Capo Mongerbino, quale complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. Un rimodernamento delle aree e dei beni del demanio marittimo controllati dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Stessa sorte nell’ambito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale che gestisce e coordina i porti di Augusta, Catania, Milazzo e Messina. Entrambe le autorità insieme costituiscono un importante nodo centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, armatura infrastrutturale multimodale che ricentralizza il Mezzogiorno come piattaforma logistica euro-mediterranea, nell’ambito della circoscrizione territoriale. A tal proposito, occorre una seria ed efficace manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti co-



muni nell'ambito portuale, compresa la manutenzione per il mantenimento dei fondali, per sostenere le cd "Autostrade del Mare" garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino mediterraneo per gli scali crocieristici, soprattutto per le navi di transito, costituendo, altresì, uno degli home-port per le compagnie di navigazione. Evidente, quindi, la forte carenza di porti turistici in grado di gestire l'importante traffico diportistico, considerato che la Sicilia è interamente circondata dal mare, con la possibilità di una buona ricaduta occupazionale ed economica.

Poi ci sarebbe la "*vexata questio*" dell'attraversamento stabile dello Stretto su cui la quantità di inchiostro versato è già da sé paradossale. Comunque, in questi ultimi dieci lustri l'intervento che ha assunto maggiore rilievo simbolico sulla viabilità in Sicilia è stato il Ponte sullo Stretto. Una via aerea di oltre tre chilometri in un'unica campata sorretta da due pilastri, uno in Calabria e l'altro in Sicilia, che entrerebbe nel novero dei grandi ponti a livello mondiale e creerebbe tra Messina e Reggio una vera e propria area metropolitana. Altri studi propenderebbero per un tunnel ibrido ferroviario e stradale, ma a quanto pare, al momento, il progetto sembrerebbe impraticabile, rispetto alla campata aerea. Comunque, l'opera pubblica, porterebbe un efficace collegamento tra l'isola e la terra ferma e sarebbe volano dello sviluppo economico per tutto il Mezzogiorno. Prima con la fase di cantierizzazione dei lavori, poi come attrattore di investimenti e di ulteriori infrastrutture. Infatti, la sua realizzazione renderebbe la Sicilia meno Isola, eliminando quel senso di maledetta o benedetta similitudine, ovvero quel senso di isolamento e di solitudine nel quale molti siciliani ci siamo trovati senza desiderarlo.